

DR. KŐSZEGFALVI GYÖRGY

## Győr fejlődésének mozgatórugói



*Honvári János (szerk.): Győr fejlődésének mozgatórugói. Széchenyi István Egyetem–Nonprofit Kft. 2014.*

A kiadvány *A győri járműipari körzet mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze* c. kutatás eredményeit foglalja össze. A kötetet Honvári János átfogó, széles körű kitekintést nyújtó, magvas mondanivalójú írása vezeti be. „Győr – számos konfliktus és feszültség árán – mindig alkalmazkodott a megváltozott feltételekhez” – írja szerkesztő, majd a városnak a 19. századtól az I. világháborúig végbement ipari fejlődését mutatja be, jellemzi Győr két világháború közötti és az ezt követő helyzetét. „A rendszerváltást megelőzően a város gazdasági életének leglátványosabb fejlődése az 1960-as évek közepétől az 1970-es évek végéig ment végbe” – állapítja meg.

A rendszerváltás kezdeti időszaka – következményeiben – a várost is felettébb kedvezőtlenül érintette. Az 1995–1996-tal kezdődő éveket a szerző is a város újkori története 4. nagy iparosítási szakaszának tekinti. Győr „annyiban játszott aktív szerepet, amennyiben képes volt befogadni az itt megjelenő (jellemzően külföldi) beruházókat, illetve hajlandó volt felvállalni és kezelni a változásokkal együtt járó óhatatlan konfliktusokat”. Győrt és közvetlen környékét a nyugati befektetők találták a legkedvezőbb kelet-európai térségnek (optimális földrajzi fekvése, infrastruktúrájának viszonylagos fejlettsége, olcsó, jól képzett, könnyen továbbképezhető, megfelelő munkastrukturájú és munkafegyelmű munkaereje révén). „Az itt élő polgárok mentalitását az innovativitás és a vállalkozókészség mellett a dolgok racionális szemlélete jellemzi” – idézi a szerző a nyugati beruházók véleményét. Ennek következtében adott helyt a város a közúti járműgyártás egyik nagy üzemének – az Audinak –, valamint más külföldi tulajdonú ipari beruházásoknak. „Ezek megalapozták a város hosszú távú és stabil fejlődését” – zárja írását Honvári János.

A kötet hét tanulmánya azzal a kérdéssel foglalkozik, hogy Győr miként alkalmazkodott az új kihívásokhoz. A tanulmányok egybeeső megállapítása, hogy a kedvező fordulat Győr fejlődésében „elsősorban nem a helyi erőforrásoknak és kezdeményezőképességnek, hanem inkább külső tényezőknek, illetve a város adaptációs képességének köszönhető”.

Három írás mutatja be a város életében, gazdasági és társadalmi fejlődésében meghatározó szerepet betöltő iparágak történetét. Igen terjedelmes és felettébb gazdag tartalmú elemzés tárgyalja – *Germuska Pál* és *Honvári János* szerzőpáros munkája – a közúti járműgyártás történetét 1945-től a rendszerváltásig. Erénye a tanulmánynak a téma feldolgozása a mindenkor követett állami gazdaságpolitika, a gazdaságfejlesztési elhatározások alapján, azokkal összefüggésben. Többek között megállapítja: „Az 1980-as évekre a Rába – a város iparának zászlóshajója – tekintélyes nyugati exportjával, milliárdos termelési értékével, mintegy 23 ezer munkavállalójával a hazai gépipar egyik meghatározó vállalatává növekedett.” A Rába Magyar Vagyon és Gépgyár rendszerváltás utáni helyzetét tárgyalja *Áldozó István* munkája. „A diverzifikált, globális piaci kapcsolatrendszerrel rendelkező győri

gyár azonban túlélte a nagy átalakulást” – írja Áldozó, aki többek között megállapítja: „Nagyon sok európai és amerikai járműgyártó konszern a győri gyárra úgy tekintett, mint ugródeszkára, ahonnan a szovjet utódállamok piacára lehet bejutni”. A tanulmány részletesen tárgyalja a gyár egyes részlegeinek kapcsolatait az Egyesült Államok járműgyártó vállalataival, az ázsiai kapcsolatokat, együttműködését a volt szocialista országokkal és azok üzemivel. Összegzésként megállapítja: „A gyárnak komoly előnye származott abból, hogy mindvégig erősen diverzifikált, globális piaci kapcsolatrendszerrel rendelkezett (...) A Rába a körülményekhez képest sikeresen alkalmazkodott a nemzetközi kihívásokhoz, így a város gazdasági életében napjainkban is fontos szerepet játszik.”

A győri textilipar átalakulását tárgyalja 1985-től napjainkig *Orbáné dr. Horváth Márta* munkája. Hat győri üzemet vizsgált. Közülük jelentős profilváltás után két cég maradt talpon 2013-ban. A Graboplast Zrt. holdingként működik, lakásbelső (müpadló, parketta) gyártásával foglalkozik: ebben az időpontban 556 embert foglalkoztatott. A Glovita Kesztyű Zrt. exportra alapozva működik, 125 embernek adott munkát. Négy korábbi cég (Buda-Flax Lenfonó és Szövőipari Vállalat, a Gardénia Csipkefüggönygyár, a Győri Textilipari Vállalat és a Richards Finomposztógyár) megszűnt. „Egy új textilüzem indítása csak teljesen automatizált gépsorokkal képzelhető el, ahol a munkaerő-szükséglet már nem igényelne tömeges foglalkoztatást” – fogalmazza meg záró következtetését a szerző.

A sikeres gazdasági modellváltásokkal foglalkozik *Jakab Petra* írása, amely a megújulási képességre és a lokális erőforrásokra koncentrál, a legnagyobb befektetőt az Audi Hungaria Motor Kft.-t emelve ki. „A város kedvező közlekedés-földrajzi adottságaira és korábbi ipari hagyományaira alapozva külföldi működő tőkét vonzott, mely mind a mai napig alapvetően meghatározza Győr gazdaságát.” Jakab szerint „a magas színvonalú infrastruktúra, a kiváló oktatási intézmények, a lakásállomány, a sokszínű kulturális kínálat, a sportlétesítmények együttesen biztosítják az élhető városi környezetet, és jelentenek garanciát a győri autóipari életpályamodell sikerére”.

A győri ipar emberi erőforrás hátterének alakulásáról ad átfogó képet, gazdag adatforrások birtokában *Gecsényi Lajos* írása. Ennek révén erősödött fel a város modernizációja, „amely megvetette az alapjait a győri ipar fejlődéséhez szükséges feltételeknek”.

*Varga Balázs* a szocialista korszak néhány tipikus gazdasági vezetőjének életútját mutatja be. Érdemes lett volna ehelyütt is szólni Horváth Edéről annak ellenére, hogy vele és eredményes vezetői munkásságával korábban több publikáció foglalkozott.

A felettébb igen gazdag, tartalmas írásokat publikáló tanulmánykötet záró munkaként ad helyet *Horbulák Zsolt* dolgozatának, amely lehetséges összevetésként Trecsént mutatja be. Trecsén a Vág folyó középső folyásának, de Szlovákiának is egyik legiparosodottabb vidékei közé tartozik. Szlovákia azon kevés területe közé sorolható, amelynek a rendszerváltás után is sikerült megőriznie relatív potenciálját. Ez köszönhető kiváló közlekedési infrastruktúrájának, a régió sikeres tökevonzó képességének, 1996 óta a város kerületi székhely szerepét betöltő funkciójának. Helytállóak a szerző megállapításai a két város – Győr és Trecsén – együttműködési lehetőségeiről. Ennek kapcsán a felsőoktatást és a gépgyártást említi. Örömmel olvastam volna erről bővebben. Reméljem, erre későbbiekben még sor kerülhet.

Nagy nyeresége a szakmának eme gazdag tartalmú írásokat bemutató kötet megjelenése. Bizonyára nem csak a Győr város iránt érdeklődők figyelmét kelti fel. Tanulságos lehet a rendszerváltás utáni évek tapasztalatainak – eredményeinek és kedvezőtlen, negatív folyamatainak – megismerésében. Illesse elismerés és köszönet a szerkesztőt és a szerzőket gondos munkájukért.